

GUERRA Y NEGOCIO: EL CORSO EN BAYONA (FRANCIA) DURANTE LA GUERRA DE LOS SIETE AÑOS (1756-1763)

GUADALUPE CARRASCO GONZÁLEZ
Universidad de Cádiz

Aceptado por el Comité Científico: 30-05-2010

La actividad corsaria en Francia se desarrolló de manera especial entre 1689 y 1815. A lo largo de este siglo y cuarto el corso francés tuvo sus altibajos. Si consideramos la amplia bibliografía sobre el tema, podríamos separar tres etapas según su intensidad: la primera iría de 1689 a 1714 y estaría caracterizada por una importante actividad corsaria, la segunda de cierta calma, abarcaría de 1744 a 1763, y la tercera de 1778 a 1815 supondría una renovación de la actividad corsaria. Durante estas tres etapas los armamentos de corsarios se repartieron de manera irregular a lo largo de los puertos de la fachada atlántica francesa; la situación geográfica de dichos puertos y la afectación de sus mercados por los conflictos bélicos, determinaron su mayor o menor participación en esta actividad.

Bayona, en el sur, tardaría en encontrar fructífera la actividad corsaria, pero a partir de la guerra de Sucesión de Austria y durante la Guerra de los Siete Años, se convertiría en uno de los puertos franceses más relevantes en el armamento corsario. Por eso, el puerto de Bayona no ha pasado desapercibido a los historiadores y desde muy pronto disponemos de trabajos que describen y analizan la vinculación de Bayona al corso. Las primeras aportaciones partieron precisamente de Édouard Ducéré¹ bibliotecario y archivero de la Cámara de Comercio de Bayona, que dedicó numerosos trabajos al estudio de las actividades corsarias en Bayona durante el Antiguo Régimen y particularmente en la época de la República y el Imperio. Posteriormente otros trabajos como los de Pierre Rectoran² y más recientemente los de Patrick Crowhurst³ nos permiten cono-

1. Algunos de los trabajos de Édouard DUCÉRÉ aparecen publicados en varios números del Bulletin de la Société des Sciences et Arts de Bayonne, entre los años 1874 y 1912, como «Les corsaires basques et bayonnais sous la République et l'Empire», publicado en 1896, págs. 1-48; o «Journal de bord d'un flibustier (1686-1693), d'après un manuscrit de la Bibliothèque Nationale», publicado en 1895, págs. 3-28. Además, en 1895 aparece su libro *Les corsaires sous l'Ancien Régime. Histoire maritime de Bayonne*, Bayonne, 1895.

2. P. Rectoran, *Corsaires basques et bayonnais du XV^e au XIX^e siècle*, Bayonne, 1946; reeditada en en Pau en 2003.

3. P. Crowhurst, «Bayonne Privateering 1744-1763», en *Colloque CHIM*, San Francisco, 1975, tomo I, págs. 453-468.

cer con bastante detalle todo lo relativo al corso en Bayona, desde el número de armamentos, tripulaciones, capitales invertidos, costes, presas capturadas, etc...

En este contexto hay que entender esta aportación, nacida de un encuentro fortuito. Hace unos años y buscando documentación privada sobre el comercio estadounidense en España en la Library of Congress de Washington, encontré una carpeta que contenía documentos relativos a un corsario francés *La Diane*⁴. Dicha carpeta incluía papeles diversos, entre los que se hallaban las instrucciones dadas por el armador a los capitanes del corsario, la lista completa de la tripulación, con la naturaleza de cada uno de sus miembros y la cuantía de los adelantos sobre el sueldo, los recibos correspondientes al avituallamiento de la fragata, la venta en almoneda de dos presas capturadas y documentos sueltos sobre otras dos fragatas *Le Lion* y *L'Honorinne*. Édouard Ducéré recoge en uno de sus trabajos las actividades de cada una de estas embarcaciones y de sus armadores, puesto que una copia impresa de las instrucciones del armador y el resumen de las cuentas debían quedar en el Almirantazgo⁵. No obstante, no me sustraigo a la necesidad de aportar más datos sobre el armamento de estos corsarios, sobre sus costes y actividades durante la Guerra de los Siete Años, aunque hay que advertir que la mayor parte de los documentos se sitúan en los años finales del conflicto, entre 1760 y 1762.

Por tanto, con los datos mencionados intentaré estudiar la actividad corsaria del puerto de Bayona durante la Guerra de los Siete Años, y mostrar cómo el armamento buques corsarios fue una alternativa al cierre de determinados mercados, que hasta la fecha habían sido tradicionales en la economía de la ciudad, y a la pérdida de los caladeros tradicionales en el Atlántico norte. De ahí que la evolución del corso en Bayona no se ajuste a esas tres etapas propuestas inicialmente para la actividad corsaria francesa.

ACTIVIDADES CORSARIAS EN BAYONA

Es conocida la reputación de excelentes navegantes que los marineros vascos tienen desde fechas tempranas. Ya en el siglo XVI navegaban cada año a las pesquerías del golfo de san Lorenzo en busca del bacalao y la ballena. Durante el siglo XVII Bayona y el Labourd continuaron con las actividades pesqueras, ampliando la caza de la ballena al estrecho de Davis y la costa de Groenlandia. Al mismo tiempo, mantenía su tradicional comercio con España y Portugal; y corsarios y piratas de Bayona frecuentaban el Caribe.

Bayona disfrutaba de algunas ventajas económicas respecto a otros puertos cercanos. Las tasas que se aplicaban a la importación eran más bajas gracias a

4. Library of Congress, Manuscript Division. *The records of the privateer Diane (1746-1762)*, shelf núm. 22.709. La documentación fue adquirida por la Library of Congress en 1999.

5. Archives Départementales des Basses Pyrénées, Amiraute de Bayonne.

antiguos privilegios medievales. Esta ventaja permitió a Bayona convertirse en entrepot entre España y los países del norte de Europa, especialmente Holanda. Bayona se convierte así en un puerto pesquero de gran relevancia a la par que puerto comercial.

Bayona y su entorno, según P. Crowhurst mantuvieron una limitada actividad corsaria durante el reinado de Luis XIV, lo que queda reflejado en las 45 patentes de corso otorgadas a Bayona y las 24 presas que fueron capturadas entre 1702 y 1713⁶. Pero a mediados del siglo XVIII los corsarios ingleses de Londres y Bristol, que navegaban hacia el Golfo de Gascuña para apoderarse de los navíos que iban y venían de las colonias francesas⁷, iban a perjudicar directamente las actividades marítimas de Bayona. Será entonces cuando el armamento corsario se convertirá en el verdadero negocio de Bayona y sus alrededores. En este contexto, la historiografía ha intentado explicar, desde dos perspectivas distintas, por qué se produjo este desarrollo coyuntural del corso a mediados del siglo XVIII en los puertos vascos.

Para P. Crowhurst la repuesta podría estar en las dificultades crecientes que el comercio legal tuvo en el siglo XVIII. Durante el periodo 1689-1713, el comercio de Bayona no fue perturbado por las guerras anglo-francesas y se mantuvo en niveles aceptables, a pesar de la presencia cada vez más relevante de los mercaderes británicos en el mercado Portugués, después del tratado de Methuen. No obstante, tras el Tratado de Utrecht, el comercio de Bayona fue declinando lentamente arrastrando en su decadencia a las ferias anuales que allí se celebraban y que atraían a mercaderes de Francia, España, Holanda y Portugal y que hacían de Bayona el centro del comercio de la lana merina española, del aceite de oliva y del hierro asturiano⁸. En esta situación, las guerras de Sucesión de Austria y de los Siete Años, se presentaban como una oportunidad. Aprovechando el aumento del comercio inglés hacia las Antillas, Portugal y el Mediterráneo el corso se desarrolló en Bayona y en menor grado se extendió por San Juan de Luz y los puertos vecinos.

Sin embargo, otros historiadores como L. Turgeon, buscan en la decadencia de la pesca las razones de la inversión repentina en las actividades corsarias del los puertos vascos, y particularmente de Bayona. Según Turgeon la flota pesquera vasca habría crecido de manera importante hasta 1730, superando incluso a Saint-Malo⁹. Sin embargo, durante la década de los años treinta y cuarenta del siglo XVIII, la competencia holandesa en el mercado español y mediterráneo, y el descenso de los precios del pescado y del aceite de ballena,

6. P. Crowhurst, *op. cit.*, pág. 455.

7. P. Villiers, *op. cit.*

8. F. Jaupart, *L'Activité commerciale de Bayonne au XVIIIe siècle*, Bayonne, 1966

9. Véase L. Turgeon, «Pêches basques du Laburd en Atlantique Nord (XVI-XVIII siècle): ports, routes et trafics» *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 3, Untzi-Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2.000, pág. 174.

contribuirían a detener bruscamente ese crecimiento¹⁰. Posteriormente, la entrada de Francia en la guerra de Sucesión de Austria ahondaría más la crisis pesquera, ya que el conflicto dejará patente la superioridad inglesa en las zonas de Terranova y Groenlandia, donde sus buques combinaban la pesca con el corso. La alternativa para los pescadores será el armamento en corso de muchas de sus embarcaciones en un intento de recuperar la grandeza de antaño. Los puertos vascos se convierten así a mediados del siglo XVIII en los principales puertos corsarios franceses¹¹. Sin embargo, terminada la coyuntura favorable del corso, la actividad pesquera no repunta, al contrario. El tratado de París de 1763, confina a los pescadores franceses al archipiélago de Saint-Pierre et Miquelon. Posteriormente, las guerras de la Revolución y del Imperio impedirán todo esfuerzo de reconstrucción de la flota vasca.

EL CORSO EN BAYONA (FRANCIA) DURANTE LA GUERRA DE LOS SIETE AÑOS: LA FRAGATA CORSARIA «LA DIANE»

El enfrentamiento entre Francia e Inglaterra conocido como la Guerra de los Siete Años comenzó en abril de 1755 con el ataque a la flota francesa que se dirigía a Canadá. El objetivo que el almirante inglés Edward Boscawen perseguía era evitar la llegada de víveres y municiones a las colonias francesas, por eso sólo se limitó a apresar a dos barcos cargados de mercancías para Canadá y a registrar el resto, además de capturar a 1.500 marineros. El ataque a la flota gala fue un duro golpe tanto para la marina de guerra francesa, al privarla de muchos de sus oficiales, como para las finanzas de los armadores. En los meses posteriores, entre junio y diciembre de 1755, las gacetas denunciaron numerosos apresamientos de navíos franceses por embarcaciones inglesas. Durante este tiempo se produjo la movilización de todos los puertos franceses, y el propio Luis XV condenó los raptos y pidió la restitución de los barcos, pero no se decidirá a publicar la declaración formal de guerra hasta el 15 de mayo de 1756.

Un número importante de barcos y marineros cayeron en manos inglesas durante los diez meses antes de la declaración de hostilidades y muchos armadores se vieron perjudicados por estas detenciones, no solo con la pérdida de sus embarcaciones y tripulaciones, sino por el aumento de las primas de los seguros al considerar las compañías de seguros que la guerra había sido formalmente declarada. Se pasaba así de primas de un 5% a un 25%.

10. Véase J-Ch. Brunet, «Nouvelle chronique de la ville de Bayonne par un Bayonnais», en *Manuel du libraire et l'amateur de livres*, tomo VI, París, 1860-65, pág. 153.

11. P. Villiers, «Convois et corsaires dans l'Atlantique pendant la guerre d'Indépendence des États-Unis», *Revue Historique*, jul-sep (1976), pág. 53.

Uno de los afectados por estos problemas derivados del retraso de la declaración de guerra fue Jean Forestier, armador entre otros buques corsarios de la fragata *La Diane*.

Jean Forestier era uno de los tres grandes armadores de Bayona junto con Bacqueville y Rouy. Disponía de una flota de más de 1.000 toneladas armadas en corso durante los años de la guerra, mientras que una vez sobrevinida la paz en 1763, reconvirtió buena parte de su flota al tráfico colonial¹².

La Diane era una fragata de 22 cañones construida en 1760 en los astilleros reales de Bayona, y cuyo armador era el citado Jean Forestier. La documentación encontrada en la Biblioteca del Congreso de Washington, hace referencia a dos campañas de corso realizadas por dicha fragata. La primera se desarrolló durante el año 1761 y la segunda tuvo lugar a lo largo de 1762.

El armamento en corso de *La Diane* se ejecutó bajo la forma jurídica de una compañía en la que los distintos socios participaban por un total de 45.000 libras, divididas en participaciones de valor diverso. Uno de estos accionistas era precisamente Rouy, otro señalado armador de Bayona. Jean Forestier aportaba el dinero restante hasta el importe total de la empresa corsaria, que se elevaba a 81.075 libras, 3 sueldos y 7 dineros. No se especificaba la duración de la compañía y las acciones podían ser cedidas sin ninguna condición o impedimento.

Por su condición de máximo promotor Forestier era nombrado por los socios síndico o armador de la fragata.

La consideración de armador implicaba la de administrador, y suponía encargarse de la contabilidad de la fragata y de resolver cualquier problema que se presentase durante cada una de las campañas. Así, el armador debía encargarse del apresto del navío (*mise-hors*), de la inscripción de la compañía en la escribanía del Almirantazgo después de la salida a la mar de la fragata, y de la venta y liquidación de las presas entregando a cada accionista lo que le correspondiese según su participación. Igualmente se ocupaba de los gastos que se ocasionasen en las diferentes escalas que la fragata tuviese que hacer durante su crucero.

Además, Forestier, como armador nombraba al capitán de *La Diane*, siendo este a su vez quien escogía la tripulación. Durante la primera campaña conocida el capitán fue su hijo George Mathieu Forestier y durante la segunda Vicent Simonin.

Según la escritura, el armador debía encargarse de la convocatoria de la asamblea de accionistas en un plazo máximo de 15 días después de la salida de la fragata del puerto de Bayona. Esta asamblea debía nombrar auditores para examinar y verificar las cuentas de la compañía, así como un depositario de las presas.

12. J. Pontet, «Les corsaires dans l'Amirauté de Bayonne au XVIIIe siècle» *Untzi-Museoa-Museo Naval*, Donostia, San Sebastián, 2006, pág. 314.

De acuerdo con la escritura y por todos estos menesteres Jean Forestier cobraba una comisión del 2% por el apresto de la fragata en cada una de sus campañas. También cobraba el 2% de los dos tercios del producto de las presas que se repartía entre los accionistas.

Otra de las obligaciones del armador era elaborar las condiciones en que se iban a llevar a cabo las campañas de *La Diane*, otorgando las oportunas instrucciones al capitán del corsario. En ellas se hacen advertencias sobre la disciplina a bordo, la navegación y la posibilidad o no de escalas, el trato que debe brindarse a las tripulaciones de las presas, la posibilidad de asociarse a otros corsarios a lo largo de la campaña y la necesidad de levantar acta de cualquier acto criminal a bordo o cambio en las instrucciones dadas.

La Diane tenía 90 pies de quilla y 25 pies de largo lo que significaba un tonelaje aproximado de 140 toneladas. Estaba proyectada para albergar a una tripulación de 180 hombres, pero se contrataron finalmente 189. Es sabido que los barcos corsarios precisaban de una gran cantidad de efectivos embarcados, ya que debían, no solo cubrir las necesidades del corsario, sino también las de las presas. Cuando se capturaba una embarcación enemiga era necesario sustituir su tripulación por la del corsario, de ahí que entre los efectivos contratados por el armador figurasen oficiales suficientes par cubrir los cuadros de mando de las posibles presas. Por eso, el estado mayor de un corsario era particularmente numeroso. En *La Diane* estaba formado por unas 30 personas: entre ellas estaba el capitán, George M. Forestier, el segundo capitán, Pierre Dalhou, hasta siete tenientes, tres de ellos intérpretes, cuatro jefes de presa, un piloto, ocho oficiales supernumerarios, entre los cuales había un capitán (Clement Dupuy) y un segundo capitán, un escribano y un cirujano.

La necesidad de mano de obra era un problema para los armadores debido a la fuerte demanda y a la oferta limitada en los puertos y sus alrededores. Hay que tener en cuenta que en tiempos de guerra, no solo los corsarios precisaban marinería, también se producían reclutamientos estatales que afectaban directamente a la oferta. Además, la actividad corsaria tiende a destruir mano de obra, bien debido a la captura de las tripulaciones (las capturas repetidas de corsarios contribuían a agravar la penuria de mano de obra para el corso que podía mitigarse mediante el intercambio de prisioneros), bien por el número de heridos o muertos que generaba¹³. Las desertiones contribuían también a empeorar el panorama de la oferta de efectivos, aunque no eran un problema exclusivo del corso. Las desertiones se producían habitualmente entre las tripulaciones de todo tipo de embarcaciones, aunque determinadas actividades eran más propensas por los riesgos que implicaban, como el corso o la piratería. Una de las funciones de los cónsules extranjeros era dificultar la contratación de estos desertores. En *La Diane*, Jean Forestier, preocupado por las dificultades

13. En Bayona murieron 378 marineros entre 1748 y 1763, según los registros de marineros matriculados. J. Pontet, *op. cit.*, pág. 319.

para cubrir las bajas de la tripulación por este motivo, propone al capitán hacer el menor número de escalas posibles; y vigilar a la tripulación con el fin de evitar que algún tripulante abandonase su puesto. En *La Diane* las bajas por desertión representaron el 22%.

Para cubrir las necesidades del corsario el armador se veía obligado a escoger marineros de muy diversas categorías. Así, vemos que junto a la oficialidad se contrata a marineros experimentados, marineros novatos y grumetes (un grumete por cada 10 marineros). Los capitanes solían recurrir a esta mano de obra poco experimentada por la necesidad de disponer de combatientes suplementarios en un eventual combate y sobre todo porque eran necesarios para el retorno de las presas.

Junto a estos los buques corsarios embarcaban también con el nombre de «*volontaires*» a jóvenes que solían ser hijos de familias de comerciantes embarcados con edades de entre 15 y 16 años, para adquirir la experiencia necesaria como oficiales y poder después mandar los corsarios armados por su familia¹⁴.

Los extranjeros que recalaban en Bayona eran otra fuente de mano de obra para los armadores corsarios. La mayor parte de ellos procedía de zonas próximas. En el caso de *La Diane* de los 36 extranjeros embarcados (19%), un 55% de ellos eran españoles, casi todos procedentes del País Vasco, el resto eran italianos, un 44% (genoveses, venecianos). Luis XV había prohibido la contratación de extranjeros en los corsarios franceses, pero dadas las necesidades de reclutamiento esta prohibición quedaría sin efecto¹⁵.

Cuadro I. *Tripulación de La Diane para la campaña que realizó en 1761, capitán George Mathieu Forestier*¹⁶

Categoría	Número
<i>Officiers</i>	22
<i>Officiers surnumeraires</i>	8
<i>Officiers mariniere</i>	18
<i>Officiers non mariniere</i>	11
<i>Matelots</i>	19
<i>Novicere</i>	10
<i>Moussere</i>	2
<i>Volontaires</i>	21
<i>Étrangere</i>	36
<i>Gens pris à la voile en remplacement de deserteurs</i>	42
Total tripulación	189

14. A. Lespagnol, *op. cit.*, pág. 353.

15. J. Pontet, *op. cit.*, pág. 317.

16. Rolle des avances comptées à l'équipage du corsaire La Diane de Bayonne, cap. S. George Mathieu Forestier, pour la troisieme campagne. Library of Congress, Manuscript Division. *The records of the privateer Diane (1746-1762)*, shelf núm. 22.709.

Los costes salariales de esta numerosa mano de obra suponían para los armadores una dura carga, no tanto por los gastos que representaban, como por la forma de remunerar a la tripulación que adoptó Jean Forestier, y que era habitualmente utilizada en Saint-Malo y en otros puertos corsarios. Antes de comenzar la campaña Forestier entregaba a la tripulación un anticipo, que después sería deducido del tercio del producto de la campaña. Este sistema de remuneración tenía dos inconvenientes, en primer lugar que se veía muy influenciado por la evolución del mercado de mano de obra y además podía dificultar el armamento del corsario ya que incrementaba mucho los gastos de apresto.

Los adelantos variaban considerablemente según la categoría de los individuos. Al capitán de *La Diane* George M. Forestier se le adelantaron unas 300 libras, mientras que el resto de la oficialidad cobraron entre 150 y 200 libras; los marineros entre 120 y 200, con la excepción de uno de ellos que cobró 24 libras, los novatos recibían entre 40 y 120 libras, los «volontaires» cantidades dispares que iban desde las 6 libras que se entregan a Arnaud Guiudet de Burdeos, hasta los 200 que se dieron a Pierre Bidacorte de St. Palais que figura como tamborilero o los 160 de Dominique Daramboure capitán de armas; los extranjeros y los que cubrían las plazas de los desertores son los mejor pagados, pues los adelantos entregados son del mismo nivel que los de la oficialidad entre 75 y 200 libras, siendo esta última cantidad la más frecuente. Lo cual abundaría en la idea de escasez, dado el nivel salarial de estos grupos.

Según las instrucciones dadas a ambos capitanes, *La Diane* debía navegar entre los 49 y 50 grados de latitud norte y los 36 grados de longitud oeste, e incluso mucho más al oeste; aunque quedaba a criterio del comandante modificar la ruta en función de los riesgos que se pudieran presentar. Forestier, armador de corsarios experimentado, buscaba zonas alejadas de las costas europeas y de los guardacostas ingleses. La zona de cruce recomendada era frecuentada por mercantes procedentes del Caribe y Norteamérica, y por los corsarios ingleses que intentaban interceptar los suministros a Nueva Francia. De las dos presas cuya identidad conocemos una procedía de las colonias inglesas con carga de arroz y se dirigía a Dublín y la otra procedente de Canarias se dirigía a Londres con carga de naranjas y vino de Fayal.

Según las instrucciones *La Diane* debía evitar a las embarcaciones enemigas que viajasen en convoy, especialmente a aquellos bien armados que patrullaban en busca de presas francesas. En estos casos lo recomendable era alejarse del lugar. Pero cuando solo se divisaba un buque, aunque este fuese bien armado, si la posición de *La Diane* era ventajosa la decisión debería ser la de atacar, porque como recuerda Jean Forestier el objetivo del corso es «conseguir un ventajoso beneficio»

La proliferación de la actividad corsaria en todos los conflictos bélicos hizo que muchos mercantes recurrieran a la formación de flotas para minimizar los riesgos y ahorrar en la contratación de los seguros. Para los corsarios, enfrentarse a estos convois requería de mayores recursos que los que podía ofrecer un barco navegando en solitario, por eso si *La Diane* se apercibía de la presencia de otros

corsarios merodeando por la zona, podía ofrecerles la posibilidad de asociarse en aras de una mayor efectividad. Jean Forestier recomienda en sus instrucciones a sus capitanes, que en función de los riesgos y sobre todo de noticias sobre patrullas de barcos enemigos o el avistamiento de barcos mercantes navegando en convoy, la posibilidad coaligarse con otro corsario francés. En tal caso el capitán, tras haber consultado con sus oficiales, debía redactar las condiciones de la sociedad lo más ventajosas posibles para *La Diane*.

La efectividad y el buen resultado de una empresa corsaria dependían de una correcta organización que cuidaba hasta los más mínimos detalles. Por eso, las instrucciones dadas al capitán recogen una parte de la casuística con la que el corsario, y en particular *La Diane*, podía encontrarse en su navegación: posible tropiezo con guardacostas enemigos, o con flotillas de mercantes custodiados por barcos bien armados, corsarios enemigos y mercantes fáciles de capturar. Naturalmente son recomendaciones, puesto que la última palabra la tenía el capitán, aunque siempre teniendo presente cuál era el verdadero objetivo de la empresa: obtener el mayor beneficio con los menores daños.

Todo lo relativo a las presas quedaba también referido en las instrucciones, en particular el modo cómo se debía obrar con ellas una vez capturadas: el apresamiento de la tripulación y la distribución de la nueva tripulación de la presa, la verificación de su carga, aconsejando que en caso de tratarse de oro y plata se transportase, por seguridad, al corsario y la identificación de la presa a su entrada en el puerto de Bayona. De todo el procedimiento el escribano debía tomar nota, elaborando una memoria de todo lo contenido a bordo de la presa. A partir de ese momento, el capitán, dependiendo de la zona donde se hubiera hecho la captura, enviaba la presa a Bayona o a uno de los puertos donde el armador disponía de correspondientes. En las instrucciones se adjunta la lista de puertos en los que el armador tenía correspondientes que podían hacerse cargo de la presa.

Cuadro II. *Puertos españoles autorizados por el armador Jean Forestier para la entrada de las presas de La Diane y correspondientes o depositarios en ellos*¹⁷

<i>Puertos</i>	<i>Depositario o correspondiente del armador Jean Forestier</i>
Pasages en San Sebastián	Rieumes y Burgué
Bilbao	Mr. Daugerot
Santoña	D. Juan Francisco Joseph de Casuso
Santander	D. Juan Fernando de Lienso
Gijón	D. Jerónimo García Sala Argüelles
Ribadesella	Correspondientes de Jerónimo García Sala Argüelles
Ribadeo y alrededores	Correspondientes de Jerónimo García Sala Argüelles
Llanes	D. Joaquín de Rivero
Lastres	D. Juan Cosme del Cantillo

17. Library of Congress, Manuscript Division. *The records of the privateer Diane (1746-1762)*, shelf núm. 22.709.

Cuadro II. *Puertos españoles autorizados por el armador Jean Forestier para la entrada de las presas de La Diane y correspondientes o depositarios en ellos.* (Continuación)

<i>Puertos</i>	<i>Depositario o correspondiente del armador Jean Forestier</i>
Padrón	D. Francisco Antonio de Abbadia
La Coruña	Mr. Villamil
Pontevedra	Correspondiente de D. Francisco Antonio de Abbadia
Muros	Correspondiente de D. Francisco Antonio de Abbadia
Corcubión	Correspondiente de D. Francisco Antonio de Abbadia
Vigo	D. Lorenzo Florente Romero
Lisboa	Mr. Lartigue
Cádiz	Mr. Bretons

El número de puertos y su distribución por la costa atlántica de la Península deja bien a las claras las dimensiones del negocio corsario de Jean Forestier, pues con su red de correspondientes tiene cubierta prácticamente toda la costa española, especialmente la zona cántabra y gallega. Con Portugal las cosas son distintas; después del tratado de Methuen (1703) Portugal intensifica su dependencia económica y política respecto de Inglaterra y los intereses comerciales franceses desde entonces disminuyeron ostensiblemente, de ahí que sólo figure el puerto de Lisboa para una posible arribada de corsarios o presas.

El éxito de una campaña se medía por el número de presas o la calidad de estas. Las presas eran en definitiva el producto de la actividad corsaria, y de las presas se aprovechaba no solo las mercancías que llevaban, sino los útiles, mobiliario, velamen, jarcía, chalupas..., se puede decir que las embarcaciones se vaciaban completamente. La fragata corsaria *La Diane*, en una de sus campañas hizo solamente dos presas, que sepamos: el *Appleton* y el *Elizabeth*, de 160 y 50 toneladas respectivamente. Ambas embarcaciones eran de un tamaño similar al corsario, en el caso del *Appleton* y considerablemente inferior en el caso del *Elizabeth*, pero ambas presas tenían en común su escaso armamento. El *Appleton* iba armado con solo tres cañones de 2 libras, mientras que el otro navío no llevaba armamento alguno. El *Appleton* procedía de las Trece Colonias y se dirigía a Dublín con carga de arroz, caoba y brandy y había sido capturado en la zona de patrulla del corsario indicada en las instrucciones del armador. El *Elizabeth*, sin embargo fue capturado cuando *La Diane* regresaba a Bayona, y el mercante se dirigía desde las Canarias al puerto de Londres cargado con vino de Fayal, tafetán, cítricos y sal.

El contenido de ambas presas fue dividido en lotes y subastado en Bayona, sin que haya podido descifrar la identidad de cada uno de los compradores y los precios a los que se remataron.

El avituallamiento, el armamento y la tripulación del corsario constituían el grueso del gasto. La numerosa tripulación y por ende la escasez de las escalas obligaban a cargar muchas provisiones. Junto a las vituallas, el armamento era otra de las partidas importantes del gasto, pues de su abundancia y eficacia dependía el éxito de la empresa. *La Diane* estaba armada con 22 cañones de 6 libras y abundantes armas de mano, así como las municiones necesarias.

Naturalmente la participación de estas partidas en los gastos del armamento variaba considerablemente de un barco a otro, sobre todo en función del tamaño de la tripulación embarcada. Los anticipos a la tripulación suponían otro dispendio importante antes de la salida del corsario del puerto de Bayona. En el caso de *La Diane* ascendieron a 28.859 libras, un 12,8% de los gastos. Se trata de una proporción más bien baja si tenemos en cuenta que *La Diane* tiene las mismas dimensiones que la fragata *Le Lion*, unas 140 toneladas. Sin embargo, en esta última el armador gastó en anticipos 31.098 libras, es decir un 30% sobre los gastos totales de la fragata ya que llevaba a bordo 83 hombres más que *La Diane*¹⁸.

Junto a todos estos gastos había que añadir la comisión de Jean Forestier por su labor como síndico y administrador de cada una de las fragatas, y que era de un 2%, que aplicado al armamento de *La Diane* representaba 2.295 libras.

El coste de fabricación suponía también un importante desembolso. *La Diane*, construida en Bayona según los planos de Mr. Geffroy, constructor del rey, costó 81.075 libras, cifra que representaba un 35,7% del armamento del corsario.

Sumando todos los pagos el coste real de *La Diane* en el momento de zarpar ascendió a 226.982 libras, esto es unas 1.621 libras por tonelada.

Con un desembolso de capital semejante los armadores confiaban, no obstante, en la rentabilidad. Y la rentabilidad de la empresa corsaria estaba asegurada por las presas que el corsario hacía en su navegación, aunque no siempre era este el caso. También cabía la posibilidad de naufragar o acabar bastante dañado. Muchos navíos desaparecieron en el mar, como *L'Honorine*, o *L'Aventurière*, y otros fueron capturados como le *Miquelet* o *Le Labourd*¹⁹. P. Villiers estima que al menos la mitad de los corsarios armados regresaron con las manos vacías. Y según Patrick Crowhurst durante la Guerra de los Siete Años del total de 79 corsarios armados en Bayona y sus alrededores, solo 20 obtuvieron beneficios en cada una de las campañas que realizaron, 16 tuvieron pérdidas y 43 corsarios no obtuvieron ganancia alguna²⁰. Esta impresión un tanto pesimista de las ganancias del corso de Bayona, cambia si utilizamos los datos que P. Villiers aporta. Las 351 presas liquidadas durante la guerra de los Siete Años supusieron unos 16 millones de libras, teniendo en cuenta que se invirtieron unos 6 millones en el armamento de corsarios en Bayona, parece que la actividad corsaria fue un buen negocio. Pero estos beneficios se repartieron desigualmente. P. Villiers señala que 42 corsarios fueron realmente rentables, con beneficios que llegan al 150%. Estos sustanciosos beneficios hubieran justificado la continuidad de Bayona en el negocio corsario, sin embargo durante el siguiente conflicto bélico en el que

18. Según Lespagnol en la guerra de la Liga de Augsburgo era necesario desembolsar entre 10 y 15.000 libras en anticipos por cada tonelada, para armar un buque de 150 a 200 toneladas, lo que representaba entre el 30 y el 40% del coste total del armamento de un corsario. A. Lespagnol, *op. cit.*, pág. 357.

19. J. Pontet, *op. cit.*, pág. 321.

20. P. Crowhurst, *op. cit.*, pág. 456.

se ve implicado Francia, la guerra de Independencia americana, los corsarios de Bayona tendrán una presencia puramente testimonial²¹. Tal vez eran más habituales las ganancias más modestas, como las que repartió Jean Forestier en 1749, después de una de las campañas de la fragata *Le Lion*, y durante la cual se hicieron cinco capturas. Este armador entregó a sus socios 119 libras 5 sueldos y 2 dineros por cada 100 libras invertidas²², es decir algo más del 19%. G. Daudin, que estudia la campaña que la misma fragata hizo en 1756 evalúa los beneficios en un 12% anual.

Cuadro III. *Gastos e ingresos procedentes de la venta de las presas²³ hechas por la fragata corsaria Le Lion, en su cuarta campaña. Armador Jean Forestier (1749)*

<i>Nombre de la fragata</i>	<i>Gastos (en libras)</i>	<i>Ingresos (en libras)</i>
Aurore	6.527	94.165
Aventure	4.115	54.936
Javan	1.363	16.245
Catherine de Barnestable	558	4.453
Endevenur	676	15.018
Total	13.239	184.817

CONCLUYENDO

La clave de la actividad corsaria en Bayona estaba en la rentabilidad, la cuestión de los beneficios era crucial para los armadores y justificaba la reproducción del negocio. Pero el éxito de las empresas corsarias era demasiado incierto y dependía de muchos factores: factores exógenos como la abundancia de presas y el escaso armamento de éstas, o la existencia de guardacostas o la tendencia a viajar en convoy de muchos mercantes para evitar el acoso de los corsarios. Y también había una serie de variables endógenas, dependientes, por ejemplo, de la figura del capitán, pues los armadores solían cambiarlo con cierta frecuencia. La pericia de éste y la capacidad de liderazgo, el adecuado apresto y el armamento del corsario podían también contribuir al éxito final.

Sin embargo, la realidad era dura, el corso hizo a pocos hombres ricos, aunque esta actividad representó un alivio temporal para Bayona, que de otra manera se hubiera sumido en la depresión mucho antes. La Guerra de los Siete Años fue la de los últimos corsarios de Bayona. Después, la guerra de 1778

21. J. Pontet señala que la causa de la escasa presencia de corsarios de Bayona se debe a la crisis económica por la que atravesará la ciudad y su puerto a partir de 1770.

22. En las cuentas de la cuarta campaña de la fragata *Le Lion*, el armador Jean Forestier especifica los gastos y los ingresos ocurridos tras la venta de los cinco barcos capturados: la *Aurore*, la *Aventure*, el *Javan*, el *Catherine de Banestable* y el *Endevenur*.

23. Library of Congress, Manuscript Division. *The records of the privateer Diane (1746-1762)*, shelf núm. 22.709.

a 1783 abrió de nuevo posibilidades al comercio con España y Portugal. El comercio aumentó desde los 13 millones de libras en el periodo 1770-76 a los 24 millones de libras entre 1778 y 1780, todo ello acompañado por una cierta reactivación de la actividad pesquera. Con estas nuevas perspectivas, había poco interés por el corso y se volvía a las condiciones de principios del siglo XVIII.

ACTAS DE LA XI REUNIÓN CIENTÍFICA DE LA FUNDACIÓN ESPAÑOLA DE HISTORIA MODERNA

COMUNICACIONES. VOLUMEN II

ANTONIO JIMÉNEZ ESTRELLA
JULIÁN J. LOZANO NAVARRO (eds.)

